

[1978 மார்ச் 20]

இணைப்பு II

[262 ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித் துறைக்கான மான்யக்கோரிக்கைகள் 1978-79.

பேரவைத் தலைவரவர்களே,

ஆளுநரின் பரிந்துரையின் 'பேரில், மான்யக் கோரிக்கை 39—சாலைகளும் பாலங்களும் எனும் தலைப்பிலும், மான்யக் கோரிக்கை 54—'சாலைகள் மற்றும் பாலங்களின் 'மூலப் பணிகளுக்காக' எனும் தலைப்பிலும் முறையே ரூ. 31,92,75,000 மற்றும் ரூ. 7,91,10,000 ஆகிய தொகைகளுக்கு மேற்படாமல் அரசுக்கு வழங்குமாறு வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

மான்யக் கோரிக்கை எண். 39 :

பொருளாதார வளர்ச்சி மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையேயான திட்டங்கள், மையசாலை நிதித் திட்டங்கள், கிராமச் சாலைத் திட்டம் (அடிப்படைத் தேவைகள், துறையின் பணியாளர் செலவினங்கள் மற்றும் கருவிகளும் இயந்திரங்களுக்குமான செலவுகள் போன்ற மூலதனச் செலவினங்கள் ' 337. சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் ' எனும் வருவாய்த் தலைப்பில் அடங்கியுள்ளன.

மான்யக் கோரிக்கை எண் 54:

“ 537. மூலதன ஒதுக்கீடு ” என்ற தலைப்பின்கீழ் மாநில அரசின் பெரும் திட்டங்கள் செயற்படுத்தப்படுகின்றன.

2. மாநில அரசின் கீழுள்ள சாலைகளையும் பாலங்களையும் அமைத்தல், மேம்படுத்துதல், பராமரித்தல் ஆகியவை நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப்பணித் துறையின் நேரடிப் பொறுப்பாகும். மத்திய தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் பணிகளை நிறைவேற்றும் முகவராகவும் இத் துறை செயல்படுகிறது. மேலும் உள்ளாட்சி அமைப்புகளின் சாலைத் திட்டங்களின் தொழில் நுணுக்க மேற்பார்வை பணியினையும் ஆற்றுகிறது.

நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித்துறை ஆற்றும் பல்வேறு பணிகள் வருமாறு—

மாநிலச் சாலைத் திட்டங்கள்.—

3. இத் திட்டத்தின்கீழ் பலம் குறைவான சாலைகளுக்கு பதிலாக புதிய சாலைகள் போடுதல், விரைவான வாகனப் போக்குவரத்துக்கு ஏதுவாக முன்னேற்றங்கள் செய்தல், சாலை அமைப்புகளின் முன்னேற்றங்கள் செய்தல் முதலிய பணிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன.

1978-79-ல் பின்வரும் மூன்று சாலைப் பணிகளை எடுத்துக் கொள்ள கருதப்படுகிறது:—

(i) திருநெல்வேலி மாவட்டம், நாரணம்மாள்புரம் அருகே தாமிரபரணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்—மதிப்பீடு ரூபாய் 20 இலட்சம்.

1978 மார்ச் 20]

(ii) தஞ்சாவூர்—பட்டுக்கோட்டை சாலையில் (பிரதான மாவட்ட சாலை கி.மீ. 3-4ல் உள்ள பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்— ரூபாய் 2.11 இலட்சம்.

(iii) சேலம் மாவட்டம் முள்ளக்குறிச்சி கிராமத்தில் வச்சக்கல் ஆற்றின் குறுக்கே கி. மீ. 9-80ல் பாலம் அமைத்தல் ரூ. 5 இலட்சம்.

தூத்துக்குடியில் உள்ள “ஸ்பிக்” உரத் தொழிற்சாலையின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய ரூபாய் 26.50 இலட்சம் பெறுமான பணிகள் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளன. இப்பணிகள் விரைவில் தொடங்கும். சேலம் எல்கு தொழிற்சாலைக்கு (இரண்டாம் கட்டம்) செல்லும் சூரமங்கலம்—தாரமங்கலம் சாலையை மேம்படுத்த ரூபாய் 142.07 இலட்சம் மதிப்பீடுள்ள வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

இதர சாலைகள் திட்டம்.—

4. இத்திட்டம் ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் உள்ள ரூபாய் 40,000-க்கு மேற்பட்ட மதிப்பீடு உடைய சாலைகள், பாலங்கள் மற்றும் தரைப் பாலங்களை அமைத்தல், மேம்படுத்தல் போன்ற மூலப்பணிகளை உள்ளடக்கிய திட்டமாகும். பணிகள் முடிவடைந்த பின்னர் இச்சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் டேனிக்காக்கப்படுவதற்காகச் சம்மந்தப்பட்ட ஊராட்சி அல்லது ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு மாற்றப்படுகின்றன.

பிரதான வேலைகளை எடுத்துச் செய்ய போதிய நிதிவசதி இல்லாத ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்குப் பிரதானமாக உதவி செய்வதே இத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். அண்மையில் ரூ. 58.13 இலட்சம் மதிப்பீடு உடைய 10 வேலைகளுக்கான அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வேலைகள் விரைவில் எடுத்துச் செயலாற்றப்படும். 1978-79 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 19.66 இலட்சம் மதிப்பீடு உடைய ஐந்து வேலைகளை எடுத்துச் செயல்பட இருக்கிறது.

கிராமச் சாலைகளுக்கு சல்லிக்கல் போடும் திட்டம்.—

5. கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் எல்லாப் பருவத்திற்கும் ஒத்த தார்ச்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு அதன் பின்னர் அவை எதிர்காலப் பராமரிப்புக்காக நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித்துறையினிடம் ஒப்படைக்கப்படுகின்றன. 1977 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் முடிய 2,685 கிராமங்கள் பயன்பெறும் வண்ணம் ரூபாய் 15,47,72 இலட்சம் செலவில் 3,183.5 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளன. சீர்ப் பருவச்சாலைத் திட்டமானது மக்கள் தொகை வரம்பின்றி எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதி அளிக்கும் பொருட்டு மண்சாலைகள் அமைக்கும் வேலைகளை உள்ளடக்கிய திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின்கீழ் அமைக்கப்பட்ட சாலைகள் சம்பந்தப்பட்ட ஊராட்சி நிறுவனங்களுக்கு

[1978 மார்ச் 20]

எதிர்காலப் பராமரிப்புக்கென்று ஒப்படைக்கப்படுகின்றன. இத்திட்டம் 1974 ஆம் ஆண்டு தொடங்கி செயல்பட்டு வருகிறது. 1977 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் முடிய இத்திட்டத்தின் கீழ் 3,225 கிராமங்கள் பயன்பெறும் பொருட்டு ரூபாய் 443.13 இலட்சம் செலவில் 4,119.03 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

தற்போதுள்ள நிலைமையில் கிராமச் சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்படும் தார்ச்சாலைகளுக்கு அதிகச் செலவாகிறது. ஆகவே சல்லிக்கல் சாலைகள் மாத்திரம் அமைக்கப்பட்டால் இத்தலைப்பின்கீழ் உள்ள ஒதுக்கீட்டை அதிக கிராமங்கள் பயன்பெறும் வகையில் செலவழிக்கலாம். சீர்ப்ருவகாலச் சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்படும் சாலைகள் மழையினால் எளிதாக அரிப்பு ஏற்படுவதால் இத்திட்டத்தின்கீழ் நிரந்தரமான வேலைகள் எடுத்துச் செயலாற்ற அத்தியாவசியமான தேவை இருக்கிறது. மேலும் உள்ளாட்சி நிறுவனங்களின் குறைவான நிதி வசதியின் காரணமாக அவைகளிடம் ஒப்படைக்கப்படும் சாலைகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. ஆகவே மேற்படி இரு திட்டங்களை ஒருங்கிணைத்து, சல்லிக்கல் சாலைகளை அமைக்கும் புதிய திட்டம் ஒன்றைச் செயலாற்ற அரசு ஒரு முடிவு எடுத்துள்ளது. இந்தப் புதிய திட்டத்தின் கீழ் எல்லாச் சாலைகளும் சல்லிக்கல் நிலைக்கு அமைக்கப்படும் அல்லது மேம்படுத்தப்படும். இதனால் அரசுக்கு நிரந்தர சொத்துக்கள் ஏற்பட ஏதுவாகும். மேலும், பெருமளவான கிராமங்கள் பயனடையும். ஆகவே, அதிக கிராமங்களின் தேவையை இத்திட்டத்தின்கீழ் சேர்க்கப்படும் சீர்ப்ருவகாலச் சாலைகளை சல்லிக்கல் சாலையாக மாற்றும் வேலைகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு தற்போது செயலாற்றப்பட்டு வருகின்றன. நடப்பு நிதியாண்டில் ரூபாய் 300 இலட்சம் இதற்கென ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகளை மேற்கொள்ளும் திட்டம்.—

6. ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் கடந்த ஆண்டுகளில் பல்வேறு திட்டங்கள் மூலம் அமைக்கப்பட்ட சாலைகள் போதுமான நிதி வசதியின்மையால் ஊராட்சி ஒன்றியங்களால் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. அதனால் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகள் பழுதாவதுடன் போக்குவரத்தும் பாதிக்கப்படுகிறது. ஆகையால் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகளை நெடுஞ்சாலைத் துறை மேற்கொள்ளும் திட்டம் 1960-61 முதல் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதுகாறும் 12,637 கி. மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. இன்னும் 6,100 கி. மீ. நீளமுள்ள சாலைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டியுள்ளது. 1977-78 ஆம் ஆண்டு 1,500 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளை எடுத்துக் கொள்ளும் திட்டம் பரிசீலனையில் உள்ளது.

1978 மார்ச் 29]

வேளாண்மை கரும்புச் சாலை வளர்ச்சித் திட்டம்.

7. கரும்பு உற்பத்தியாகும் பகுதிகளில் சாலைகள் அமைக்கும் இத்திட்டம் பல ஆண்டுகளாக செயலில் இருந்து வருகிறது. இச் சாலைகளை மேம்படுத்தவும், வரும் ஆண்டுகளில் இச்சாலைகளைப் பராமரிக்க நிதி ஒதுக்கவும் கரும்புத்தீர்வை நிதியிலிருந்து அதிக நிதி ஒதுக்கீடுபெறவும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இத் திட்டத்தின்கீழ் சாலைகளை மேம்படுத்தவும், பராமரிக்கவும் 1977-78 ஆம் ஆண்டு ரூபாய் 105 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூபாய் 110 இலட்சம் ஒதுக்கப்படும்.

தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக
மேம்பாலங்கள், சுரங்கப்பாதைகள் அமைத்தல் :—

8. இருப்புப்பாதை கடவுகள் போக்குவரத்தைத் தடைப்படுத்துவதால் இவைகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலம் மற்றும் சுரங்கப்பாதை அமைக்கும் பணிகள் படிப்படியான திட்டமாக எடுத்துக் கொள்ளப்பட இருக்கிறது. இப்பணிகளுக்காகும் செலவு பங்கீட்டு முறையின் அடிப்படையில் மாநில அரசாலும், இரயில்வே துறையாலும், நகராட்சி எல்லைகளுக்குள் அமைந்திருப்பின், சம்பந்தப்பட்ட நகராட்சிகளாலும் ஏற்கப்படுகின்றன. மாநில அரசின் பங்கு 'ரெயில்வே பாதுகாப்பு நிதி' யிலிருந்து ஈடு செய்யப்படுகின்றது. இத் திட்டம் நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் கொண்டுவரப்பட்டது.

இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் 14 பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன.

சாலைப்புற மரங்கள்

9. மாநிலம் முழுவதும் சாலையோரங்களில் மரங்களை வளர்க்க இலக்குகளை நிர்ணயித்து, தொடர்ந்து கவனம் செலுத்தப்பெற்று வருகிறது. நெடுஞ்சாலை மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் மரங்களின் தேவையை நிறைவுசெய்ய பொது நூற்றுப்பண்ணைகள் பராமரிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1978-79 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 6.00 இலட்சம் இதற்காக நிதி ஒதுக்கப்படும்.

பராமரிப்பு

10. வேலைநிதி ஊழியப் பணியாளருக்கான செலவுத் தொகையை உள்ளடக்கி ஒவ்வொரு ஆண்டிற்கும் பராமரிப்புக்கென்று ஒதுக்கப்படும் நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 9.00 கோடியாகும். அரசு தன் பராமரிப்பிற்கென்று எடுத்துக்கொண்டுள்ள சாலைகளின் அளவை முன்னிட்டு இம் மாநிலத்திலுள்ள பிரதான மாவட்டச்

[1978 மார்ச் 20]

சாலைகள் மற்றும் இதர மாவட்டச் சாலைகளைச் சரியான முறையில் பராமரிக்கத் தேவையான நிதிஅளிக்கும் பொருட்டு தேவையை முன்னிட்டு, 1977-78 ஆம் ஆண்டு ரூ. 1.50 கோடி அதிகப் படுத்தப்பட்டது. அவ்வாறே 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கும் ரூபாய் 1.65 கோடி அதிக நிதி ஒதுக்கீட்டிற்கு வகைசெய்யப்பட்டுள்ளது.

மத்திய அரசு ஏற்று நடத்தும் டனிகள்.

இணைப்புச் சாலைகள்

11. 1977-78-ல் கிராமப் புறங்களில் இணைப்புச் சாலைகள் அமைக்கும்பொருட்டு மத்திய அரசு ரூபாய் 71 இலட்சம் தமிழ்நாட்டிற்காக ஒதுக்கீடு செய்தது. இந்த மத்திய அரசு உதவியின்கீழ் இம்மாநில அரசு 7 மாவட்டங்களில் உள்ள 36 ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் ரூபாய் 84,784 இலட்சம் மதிப்பீடு உள்ள 60 வேலைகளுக்கு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்படும் சாலைகளின் மொத்த நீளம் 137.10 கிலோ மீட்டர் ஆகும்.

இத் திட்டம் கடலோரம் மற்றும் பின்தங்கிய இடங்களுக்காக ஏற்படுத்தப்பட்டது. வரும் ஆண்டுகளில் மத்திய அரசின் உதவி இந்தத் திட்டத்திற்கு தொடர்ந்து கிடைக்கும் என்றும் மத்திய அரசு குறிப்பிட்டிருக்கிறது.

மலைவாழ் பகுதி சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

12. இத்திட்டமானது மத்திய அரசின் நிதி உதவியுடன் நீலகிரி மாவட்டத்தில் உள்ள மலைப்பகுதிகளின் சமூகப்பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டது. ரூபாய் 100 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளை மேம்படுத்தும் பணிகள் முடியும் தூவாயில் இருக்கின்றன. மேலும் ரூபாய் 21.11 இலட்சம் மதிப்பீடுள்ள வேலைகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இவ் வேலைகள் 1978-79ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

மலைவாழ் மக்கள் நலனுக்கான துணைத் திட்டம் :—

13. மலைவாழ் பகுதி மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக முக்கியச் சாலைகளோடு அப்பகுதிகளை இணைக்கும் சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. இத்திட்டத்தினால் மலைவாழ்பகுதி மக்கள் மருத்துவம், கல்வி மற்றும் சமூகநலம் போன்ற பயன்களைப் பெறும் வாய்கள். தென்னாற்காடு மாவட்டம் மற்றும் சேலம் மாவட்டத்தில் கல்வாயன் மலைப்பகுதியில் ரூபாய் 88 இலட்சம் செலவில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட நான்கு மேம்படுத்தும் பணிகள் முடியும் தருவாயில் இருக்கின்றன. 1978-79 ஆம் ஆண்டு பச்சைமலைப்

1978 மார்ச் 20]

பகுதியில் ஓடைக்காட்டுப்புதூரிலிருந்து வெங்கமுடி வழியாக மேல் செங்காட்டுப்பட்டிக்குச் செல்லும் 10.2 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலையை அமைக்கும் மற்றும் மேம்படுத்தும் பணி ரூபாய் 20 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை வளர்ச்சித் திட்டம் :

14. இத்திட்டத்தில் ஏற்கனவே ரூபாய் 15 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட மதுரை மாவட்டம் சிறுமலைச் சாலையை மேம்படுத்தும் பணி முடியும் தருவாயில் உள்ளது. மேலும் அதிக வேலைகளை எடுத்துக்கொள்ளும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

பெருநகர் வளர்ச்சித் திட்டம் (உலக வங்கித் திட்டம்) :

15. 1977-80 ஆண்டுகளில் ரூபாய் 4,00.8 இலட்சம் மற்றும் தோராயமாக ரூபாய் 3,17.883 இலட்சம் மதிப்பீட்டைய திட்டங்கள் முறையே நெடுஞ்சாலைத் துறையினருக்கும் சென்னை மாநகராட்சிக்கும் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. (1) இந்து நாளிதழ் ஆய்வலகம் எதிரில், (2) சபையர் திரையரங்கு அருகில், (3) சென்ட்ரல் ரயில்வே நிலையத்திற்குப் பக்கத்தில் வால்டாக்ஸ் சாலையில் மற்றும் (4) கடற்கரை ரயில் நிலையத்திற்கு எதிரே வடக்கு கடற்கரை சாலையில் போன்ற இடங்களில் பாதசாரிகளுக்கு என்று சுரங்கப்பாதை அமைக்கும் வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இவை தவிர தெற்குப் பெருவழிச் சாலை (Grant Southern Trunk Road) யையும் பூவிருந்தவல்லிச் சாலையையும் இணைக்கும் வகையில் ஒரு உள்வளைவுச்சாலை (Inner Ring Road) அமைக்கும் வேலையும் நடைபெற்று வருகின்றன. மன்றே சிலையிலிருந்து கட்டிப்பாரா வரையிலுள்ள அண்ணா சாலையை அகலப்படுத்தும் வேலையும், சென்ட்ரல் ரயில் நிலையத்திற்கு அருகிலுள்ள செவிலியர் விடுதியிலிருந்து பூவிருந்தவல்லி சாலையை மேம்படுத்தும் வேலையும் விரைவில் எடுத்துச் செயல்படவிருக்கிறது. மாநகராட்சியைப் பொறுத்தவரை, கான்ட்ஸ் சாலையில் நல்லாவின் குறுக்கே ரூபாய் 20 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஒரு பெரிய பாலம் அமைக்கும் வேலை எடுத்துச் செயல்படவிருக்கிறது.

தேசிய நெடுஞ்சாலை.

16. 1,865 கி.மீ. நீளமுள்ள 8 தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் தமிழ்நாட்டில் அடங்கியுள்ளன. கீழ்க்கண்ட பணிகள் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளை மேம்பாடு செய்ய மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன:—

(i) தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் குமரபாளையம்-பவானி புறச் சாலையில் காவிரி நதியின் குறுக்கே ஒரு பிரதான பாலம் 1975-77-ல் ரூபாய் 80 இலட்சம் செலவில் கட்டி முடிக்கப்பட்டு போக்குவரத்துக்குத் திறக்கப்பட்டுள்ளது.

[1978 மார்ச் 20]

(ii) தேசிய நெடுஞ்சாலையில் கொள்ளிடம் நதியின் குறுக்கே ரூ. 1,18.50 இலட்சம் செலவில் பெரும் பாலம் ஒன்று கட்டும் வேலை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இம்மாநில அரசு 1977-78-ல் பாம்பன் பாலத் திட்டத்திற்காக ரூ. 100 இலட்சம் உட்பட மொத்தம் ரூ. 5,09.03 இலட்சம் தேசிய நெடுஞ்சாலை வேலைகளுக்காக மத்திய அரசிடமிருந்து பெறும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இத்தொகையில் ரூபாய் 470 இலட்சம் ஏற்கனவே மத்திய அரசு வழங்கிவிட்டது. 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கு தேவைப்படும் தொகை ரூபாய் 6,72.51 இலட்சம் ஆகும். (தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் ரூ. 535.51 இலட்சம், பாம்பன் பால திட்டம் ரூ. 137 இலட்சம்).

மைய சாலை நிதி வேலைகள்.

17. காலகெடுவற்ற நிதியான மைய சாலை நிதி மத்திய அரசால் வசூலிக்கப்படும் ஆயத் தீர்வையில் ஒரு லிட்டர் மோட்டார் எண்ணெய்க்கு 3.5 காசு வீதம் வசூலிக்கப்படும் தொகையிலிருந்து வருவாயாகக் கிடைக்கிறது. மொத்த வருவாயில் 80 சதவிகிதம் இத் திட்டத்தின்கீழ் உள்ள வேலைகளுக்கென்று மாநில அரசுகளுக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது. 20 சதவீதத்தை மத்திய அரசு 'சேம நிதியாக' நிறுத்தி வைத்துக் கொள்கிறது.

அண்மையில் மத்திய அரசால் திருத்தி அமைக்கப்பட்ட மைய சாலை நிதியின் குறிக்கோள் ஆராய்ச்சி, பயிற்சி, பரிசோதனைகள், போக்குவரத்து ஆய்வுகள் ஆகியவைகளுக்கு அதிக முக்கியத்துவமும், சாலைகள் மேம்பாலங்கள் போடும் டணிகளுக்குக் குறைந்த முக்கியத்துவமும் அளிப்பதாக உள்ளது.

இத் திட்டத்தின்கீழ் கீழ்க்கண்ட மலைச் சாலைகள் ரூ. 217 இலட்சம் செலவில் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன :

(1) கோடை-பழனி சாலை இணைப்பு.

(2) தடியன் குடிசை-ஆடலூர் சாலை இணைப்பு.

(3) ஒட்டன்சத்திரம்-வடக்காடு -பாச்சலூர் சாலை.

முதல் இரண்டு சாலைகள் ஏற்கனவே போக்குவரத்துக்குத் திறந்து விடப்பட்டன. மூன்றாவது சாலை போக்குவரத்திற்காகத் திறப்பதற்குத் தயாராக உள்ளது.

ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின்கீழ் 1976-77, 1977-78 ஆண்டுகளில் மத்திய அரசு ரூ. 3,19.76 இலட்சம் செலவில் 14 வேலைகளுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம்

1978 மார்ச் 20]

ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31-ஆம் நாளில் முடிவடையும் ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலம் முழுவதற்கும் உத்தேச நிலுவை தொகை ரூபாய் 252.80 இலட்சம் என மத்திய அரசு அறிவித்துள்ளது.

பெட்ரோல் மீது விதிக்கப்படும் சுங்கம் மற்றும் ஆயத் தீர்வையின் வாயிலாக கிடைக்கும் தொகையிலிருந்து ஒதுக்கப் பட்டுவரும் ஒதுக்கீட்டுத் தொகையின் வீதத்தை அதிகரித்தும் மற்றும் அதிவேக டீசல் எண்ணெயின் மீதும் தீர்வை விதித்து அத்தொகையையும் இந்த நிதியின் கீழே கொண்டுவந்து மைய சாலை நிதியைப் பெருக்குவது குறித்தும் இம்மாநில அரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்தி வருகிறது.

பாம்பன் பாலத் திட்டம்.

18. பாம்பன் பாலத் திட்டம் அலை கடலில் அமைக்கப்பட விருக்கும் தனித்தன்மை வாய்ந்த திட்டமாகும். இவ்வேலை தேசிய நெடுஞ்சாலை 49-ல் அமைந்திருப்பதால் இதன் மொத்தச் செலவும் மத்திய அரசால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு மத்திய அரசுக்காக மாநில அரசால் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தின் மொத்த மதிப்பீடு தொகை ரூபாய் 532.87 இலட்சங்களாகும். இதில் ரூபாய் 60 இலட்சம் இருபக்கமும் அணுகுசாலைகள் அமைப்பதற்கான மதிப்பீடு ஆகும். இத்திட்டத் திற்கு மத்திய அரசு 1972-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் ஒப்புதல் வழங்கியது. இப்பாலத்தில் 76 பாலக்கண்கள் உள்ளன. அவை ஒவ்வொன்றும் 89 அடி அகலமும் உள்ளவை. மத்தியில் கப்பல் போக்குவரத்து வசதிக்காக 378 அடி அகலம் உள்ள ஒரு பாலக்கண்ணும், 225 அடி உள்ள இரு பாலக்கண்களும் அமைந்திருக்கும். தங்கு தடையற்ற கப்பல் போக்குவரத்திற்காகப் பாலத் தளத்தின் கீழ்மட்டம் உயர்ந்த அலை மட்டத்திலிருந்து சுமார் 55 அடி உயரத்தில் உள்ளது. ரூபாய் 100 இலட்சம் இத்திட்டத் திற்காக 1977-78 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வேலை டிசம்பர் 1979-ல் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மாநிலத் தொடர்பு மற்றும் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டப் பணிகள்.

முன்னுரிமை.

19. பெர்ருளாதார மாநிலத் தொடர்பு முதன்மைப்பணிகளுக்காக சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் அமைப்பதற்கும், அவற்றை மேம்படுத்துவதற்கும் மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் திட்டம். இது ஒரு கடன் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின் கீழ் பொருளாதார மாநிலத் தொடர்பு முக்கியம் வாய்ந்த தேர்வு செய்யப்பட்ட குறிப்பிட்ட பணிகளுக்கு அரசு ஒவ்வோராண்டும்

[1978 மார்ச் 20]

தேவையான உதவி செய்கிறது. கீழ்க்காணும் வகையைச் சார்ந்த சாலைகள் மற்றும் பால வேலைகள் இத்திட்டத்தின்கீழ் பரிசீலனைக்குக் எடுத்துக் கொள்ளக் கருதப்படுகின்றன.

(அ) மாநிலங்களை இணைக்கக்கூடிய நேரடிப்போக்கு வரத்துச் சாலைகள்.

(ஆ) கூடிய விரைவில் இருப்புப் பாதைகள் அமைக்க முடியாத புதிய இடங்களில் புறப்பகுதிகளை இணைக்கும் சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள்.

(இ) உயர்நிலை தூதுவனங்களை இயற்கை வளங்கள் கொண்ட மலைப்பாங்கான மற்றப் பகுதிகளை இணைத்துப் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்குப் பயன்படும் சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் போன்றவை.

நான்காவது திட்டக் காலத்தில் ரூபாய் 261.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரையில் உள்ள கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் 38 பாலங்கள் கட்ட மத்திய அரசு அங்கீகாரம் அளித்தது. மேற்கொண்டு மேலே ஆகும் செலவை மாநில அரசே ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் நிபந்தனை விடப்பட்டது. மேற்கூறிய 38 பால வேலைகளில் 32 பாலங்கள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. எஞ்சியுள்ள வைகளில் வேலைகள் நடந்து வருகின்றன.

31-1-1978 வரை இதற்காகச் செலவிடப்பட்ட தொகை ரூபாய் 370.31 இலட்சமாகும். இதில் மத்திய அரசு கடனுதவி ரூபாய் 261.00 இலட்சமாகும். முழுவேலைகளையும் எல்லாவகையிலும் 1978-79-ல் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்தின்கீழ் திருச்சி மாவட்டத்தில் காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே மணப்பாறை-துறையூர் சாலையில் முசிறியையும்-குளித்தலையையும் இணைக்க ரூபாய் 139 இலட்சம் செலவில் ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. இப்பணி நான்காவது மற்றும் ஐந்தாவது திட்டத்தில் மாநிலத் தொடர்பு மற்றும் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ள மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளது. ஆயினும் மத்திய அரசு நான்காவது அல்லது ஐந்தாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் இதனைச் சேர்த்துக் கொள்ள ஒப்புக்கொள்ளாததால் இத்திட்டம் மாநில அரசு நிதியிலிருந்து நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. மேலும் ரூபாய் 60 இலட்சம் செலவில் ஐந்தாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தின் கீழ் மத்திய அரசின் ஒப்பளிப்பு பெற்றுள்ள கீழ்க்கண்ட இரண்டு திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு அவற்றின் பெரும்பகுதி 1978-79-ல் நிறைவேற்றப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1978 மார்ச் 20]

(1) சென்னை-திருத்தணி சாலையை கி.மீ. 47/0 முதல் கி.மீ. 85/6 வரை செப்பனிடவும், அரக்கோணம் ரேணிகுண்டா சாலையில் கி.மீ. 13/8 முதல் கி.மீ. 23/2 வரை உள்ள பகுதியை தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்திற்குக் கொண்டு வருதல் (செங்கல் பட்டு மாவட்டம்) ரூ. 40 இலட்சம்.

(2) மார்த்தாண்டம்—பனிச்சமோடு ரோட்டில் மைல் 0/8 (கி.மீ. 1/6-ல்) குழித்துறை ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் (குமரி மாவட்டம்) ரூ. 20 இலட்சம்.

வெள்ள நிவாரணப் பணிகள்.

20. 1977 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் முன் நிகழ்ந்திராத வகையில் ஏற்பட்ட புயல் மற்றும் வெள்ளத்தினால் சேதமான சாலைகள் மற்றும் பாலங்களின் விவரங்கள் பின்வருமாறு :—

(மதிப்பீடு
கோடி
ரூபாயில்.)

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்	3.50
மாநில அரசுச் சாலைகள்	13.31
ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள்	13.15
மொத்தம்	29.96

1978ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் தேதி முடிய அரசுச் சாலைகளைப் பழுதுபார்க்கும் பணிகளுக்கென்று ரூபாய் 5 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் உள்ள சாலைகளுக்கென்று ரூபாய் 5 கோடியும், சிறு பாசன ஏரிகளுக்கென்று ரூபாய் 0.75 கோடியும், கட்டிடங்களுக்கு ரூ. 0.45 கோடியும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளுக்கென்று மத்திய அரசு ரூபாய் 35 இலட்சம் ஒதுக்கியுள்ளது. மையநிதி சாலை வேலைகளுக்கென்று இந்த அரசு ரூபாய் 7 இலட்சம் ஒதுக்கியுள்ளது. வெள்ள நிவாரண வேலைகளைத் துரிதமாகச் செயல்படுத்தும் பொருட்டு, அரசு வேலைகளுக்கென்று நிர்வாக ஒப்புதல், தொழில் நுட்ப ஒப்புதல், வேலைகளைப் பிரித்தல், ஒப்பந்தம் கோருதலைத் தவிர்த்தல், உள்ளூர் மக்களுக்கு ஒப்பந்த மின்றி நேரடியாக வேலைகளை ஒப்படைத்தல் போன்ற காரியங்களுக்கு சம்பந்தப்பட்ட விதி முறைகளைத் தளர்த்தி நெடுஞ்சாலைத் துறையிலுள்ள பல்வேறு வகையான அதிகாரிகளுக்கு அனைத்து நிலைகளிலும் அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது.

[1978 மார்ச் 20]

பணி ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

21. அரசுத் துறைகளில் ஏற்படும் செலவு குறித்து துறை அளவில் மட்டுமே ஆய்வு செய்வதைவிட பொது மக்களின் தொடர்ந்த கண்காணிப்புக்கும் உட்பட்டிருக்க வேண்டுமென்பதே இவ்வரசின் கொள்கையாகும். சாலை மற்றும் பால வேலைகள் உள்ளிட்ட பொதுப்பணிகளின் தரம், முன்னேற்றம் ஆகியவை குறித்து ஆய்வு செய்வதில் உள்ளூர் மக்களும் பங்கு கொள்ள வேண்டும். அப்போதுதான் முறைகேடுகள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் குறைக்கப்பட்டு, அரசு செலவிடும் பணத்திற்கு நல்ல பலன் கிட்டும். இந்த நோக்கங்களை எய்துவதற்காக, கோட்டாட்சியரின் தலைமையில் வட்ட அளவில் பணி ஆலோசனைக் குழுக்களை அமைக்க ஆணையிடப்பட்டுள்ளது. இக்குழுவில், தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட மக்கள் பிரதிநிதிகள், பொது மக்களின் பிரதிநிதிகள், சம்பந்தப்பட்ட துறை அதிகாரிகள் ஆகியோர் இருப்பர். இந்த ஆலோசனைக் குழு துறை கட்டிவரும் பணிகள் அனைத்தையும் பார்வையிட்டு அவற்றின் முன்னேற்றத்தையும் தரத்தையும் ஆய்வு செய்யும். முறைகேடுகளும், ஊழல்களும், நடந்திருப்பதாகத் தெரிய வருமாயின் அவை அரசுக்கு உடனடியாகத் தெரிவிக்கப்படும். பணி நடைபெறும் இடம் ஒவ்வொன்றிலும் பணியின் விவரங்கள், ஒப்பந்தக்காரரின் பெயர், ஒப்பந்தம் அளிக்கப்பட்ட நாள், அனுமதிக்கப்பட்ட தொகை, பணி முடிக்கப்படுவதற்கு வரையறுக்கப்பட்ட நாள் ஆகியவை குறித்த விவரங்கள் எல்லோருக்கும் தெரியும் வகையில் வைக்கப்பட வேண்டும். அதனால், பொதுமக்கள், பணியின் முன்னேற்றம், தரம் குறித்துத் தெரிந்து மனநிறைவு கொள்வர்.

வேலையில்லாப் பொறியாளர்களுக்கு உதவுவதற்கான திட்டம்.

22. வேலையில்லாப் பொறியாளர்களுக்கு பெரும் அளவில், உதவுவதற்கு இவ்வரசு, வேலைகளுக்கான ஒப்பந்தங்கள் வழங்கும் முறையில் ஏற்கெனவே உள்ள சலுகைகளை மேலும் தளர்த்தி விட்டுள்ளது. இச்சலுகைகளை வேலையில்லாப் பட்டதாரிகளும் சான்றிதழ் பெற்றவர்களும் அனுபவிக்கலாம்.

பணிகளின் முன்னேற்ற ஆய்வுக்குழு அமைப்பு (Pert Cell)

23. பல்வேறு காரணங்களை முன்னிட்டு திட்ட வேலைகள் நாம் திட்டமிட்ட வகையில் செயல்படுத்தப்பட முடியாமற் போயின என்பது நம்முடைய அனுபவமாகும். ரூபாய் 3 இலட்சமும் அதற்கு மேல் மதிப்பீடு உள்ள சென்னை நகருக்காக அனுமதிக்கப் பெற்றுள்ள அனைத்து சாலை பால வேலையையும் முன்னேறுவதை ஆய்வு செய்வதற்கு பணிகளின் முன்னேற்ற ஆய்வுக்குழு (pert cell)

1978 மார்ச் 20]

ஒன்று தலைமைப் பொறியாளர் அலுவலகத்தில் துவக்கப்பட்டுள்ளது. அதேபோல் இதர மாவட்டங்களில் ரூபாய் 20 இலட்சமும் அதற்கு மேல் மதிப்பீடு உள்ள எல்லா சாலை, பால வேலைகளையும் ஆய்வு செய்வதற்கென்று ஆய்வுக் குழுக்கள் விரைவில் துவக்குவதற்கான செயற்குறிப்பு தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

கிராமச் சாலைகளின் சமூக-பொருளாதார ஆய்வு :

24. கிராமப்புறங்களில் சாலைகள் அமைப்பதற்கென்று ஏராளமான கோரிக்கைகளை அரசு பெற்றுவருகின்றது. ஆனால், அரசின் வசம் போதுமான நிதி வசதி இல்லை. எனவே, சம்பந்தப்பட்ட அம்சங்களைக் கணக்கில் கொண்டு பணிகளுக்குத் தகுந்த முதன்மையை நிர்ணயம் செய்யாமல் தற்கால அடிப்படையில் பணிகள் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றன. இதனால் பல ஏற்றத் தாழ்வுகள் உண்டாகின்றன. ஆகவே, கிராமப் புறங்களில் புள்ளி விவரங்கள் சேகரித்து சாலை வேலைகளைத் தேர்ந்தெடுப்பதென்று ஒரு திட்டமான வரையறை ஏற்படுத்தப்படவிருக்கிறது. கீழ்க்காணும் மூன்று கருத்துக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு குறைந்த தேவையான சாலை வசதி உண்டாக்குவதற்கான ஒரு சமூக-பொருளாதார முன்னோடி ஆய்வு செயல்படவிருக்கிறது.

(i) நகரத்தைச் சார்ந்த பகுதிகளுடன் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளக் கூடிய பல்வேறு அத்தியாவசிய வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தல்.

(ii) பொருளாதார ஆக்க வேலைகளுக்கான முன்னேற்ற வேலைகளைச் செயல்படுத்தல், மற்றும்

(iii) முன்னேறிய பகுதியோடு தொடர்புள்ள மேம்பாட்டு வேலைகள் ; முதற்கண், மேற்கூறிய முன்னோடி ஆய்வு வேலை மூன்று வெவ்வேறு பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்களில் மேற்கொள்ளப்படும். அவை (1) திருவாடாளை பஞ்சாயத்து ஒன்றியம் (இராமநாத புரம் மாவட்டம்) கடற்கரைப் பகுதி, (2) ஜெமனமருதூர் பஞ்சாயத்து ஒன்றியம் (வட ஆற்காடு மாவட்டம்) மலைப்பகுதி, மற்றும் (3) செஞ்சி பஞ்சாயத்து ஒன்றியம் (தென் ஆற்காடு மாவட்டம்) சமவெளிப் பகுதி.

நிலப்படை :

25. தலைமைச் செயலாளரின் தலைமையில் நிலப்படைத் திட்டத்தை இம் மாநிலத்தில் உருவாக்க குழு ஒன்று அமைத்துள்ளது. விரைவில் அப்படை அமைக்கப்படுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

[1978 மார்ச் 20]

நேரடியாகச் செயலாற்றும் பணிகள் :

26. ஒப்பந்தக்காரர்கள் சில வேலைகளைச் செய்வதில் காட்டும் தாமதத்தைக் குறித்து அரசு அதிருப்தி கொண்டுள்ளது. — குறிப்பாக தேசிய நெடுஞ்சாலைத்துறை வேலைகளில் அவற்றைச் செய்வதற்கான, போதிய சாதனங்களும், இயந்திரங்களும், அனுமதிக்கப்பட்ட அளவில் ஒப்பந்தக்காரர்களிடம் இல்லை. ஆகையால், இவ்வேலைகள் பல ஆண்டுகளாக நீட்டிக்கப்படுகின்றன. இதன் காரணமாக இவ்வேலைகளை 'கட்டுமானக் கழகம்' மூலமாகவோ அல்லது இத்துறை மூலமாகவோ செயல்படுத்துவது குறித்து மாற்று யோசனைகள் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இவை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளன.

சாலை விபத்துக்களை தடுப்பதற்கான ஆய்வு :

27. சாலைகளில் வாகனங்களால் விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அவற்றில் விபத்துக்களில் சில சாலைகளின் நேர்ப்பாடு, சாலைகளின் மேற்பரப்புக் குறைபாடுகள் முதலியவற்றால் ஏற்படுவதாகக் கூறப்படுகிறது. இக்குறைப்பாடுகள், வியத்திற்கு எவ்வாறு காரணமாகின்றன என்பதை எளிதாகக் கண்டறியவும் அவைகளைத் தடுக்கவும் சீர் செய்யவும் முடியும். இதுபற்றிய ஆய்வு ஒன்றை அரசு நடத்த இருக்கிறது.

தலைமைச் செயலகத்தில் 'சாலைகள்' என்ற பொருள் பொதுப் பணித்துறையிலிருந்து போக்குவரத்துத்துறைக்கு மாற்றப்படல்.

28. “ சாலைகள் ” என்ற பொருள் தற்பொழுது தலைமைச் செயலகத்தில் பொதுப்பணித்துறையில் செயல்பட்டு வருகிறது.

திரு. சி. ஆர். யட்டாமிநாமன் அவர்கள் தலைமையில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறைக்கான குழு தனது 1977 ஜூன் திங்கள் அறிக்கையில் சாலைகள் என்னும் பொருள் பொதுப் பணித்துறையினின்று “ சாலைகள் போக்குவரத்து ” என்னும் பொருளைக் கவனித்து வரும் போக்குவரத்துத் துறைக்கு மாற்றம் செய்யப்பட வேண்டுமென்று பரிந்துரை செய்தது. பிரதான சாலை வேலைகளுக்கும், அதன் பராமரிப்புக்கும், மிகக் குறைந்த அளவில் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. அப்போது பல்வேறு இடங்களிலிருந்து குறிப்பிட்ட பகுதிகளில் சாலை வேலைகள் எடுத்துச் செயலாற்றப்பட போட்டிக் கோரிக்கைகள் இருந்து வருகின்றன. இப்படிப்பட்ட போட்டிக் கோரிக்கைகள் இருப்பதால் குறைவான நிதி வசதியை முன்னிட்டு போக்குவரத்து திட்டங்கள் மீது தனிக் கவனம் கொண்டு சாலைகள் மீதுள்ள செலவை வரையறை செய்யும் கவனத்தோடு வரையப்பட்ட திட்டமானான்று அவசியமாகிறது. அமைச்சர் நிலையைப் பொறுத்த வரையில் சாலைகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து என்னும் பொருட்கள் போக்கு

1978 மார்ச் 20]

வரத்துத் துறை அமைச்சராலேயே கவனிக்கப்படுவதால் இந்த ஒருங்கிணைப்பு மேற்படி இரு பொருள்களும் தலைமைச் செயலகத்தில் போக்குவரத்துத் துறையிலேயே செயல்பட்டால்தான் முற்றுப் பெறும். மேற்கண்ட போக்குவரத்துப் பகுதிக் குழுவின் பரிந்துரையை அரசு ஏற்றுக் கொண்டு 1978-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து 'சாலைகள்' எனும் பொருள் தலைமைச் செயலகத்தில் பொதுப் பணித் துறையினின்று போக்குவரத்துத் துறைக்கு மாற்றப்படலாம் என முடிவு செய்துள்ளது.

29. 1977-78-ல் பல்வேறு சாலை மேம்பாடு பணிகளின் முன்னேற்றம் குறித்து ஒரு விரிவான ஆய்வு அறிக்கையையும் அவையின் முன் வைக்கிறேன்.

இணைப்பு III.

262-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக்காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து—1977-78.

ஆய்வுரை.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்ட டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்தவது போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும் :—

(1) 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பின்கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. இந்த ஆணையாளர் வருவாய்த் துறைவாரிய முதல் உறுப்பினர் ஆவார்; இவர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை அதிகார மன்றத்தாரும் ஆவார்; மாநில அளவில், போக்குவரத்துத் துறை இணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு உதவியாக இருக்கின்றனர். இணை ஆணையாளர் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் செயலாளராகவும், துணை ஆணையாளர் போக்குவரத்துத் துறை அதிகார மன்றத்தாரின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகின்றனர். தலைமையிடத்தில், உதவிச் செயலாளர்கள் இருவர், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவர், முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல்